TOURING

ORGAN POLSKIEGO TOURING KLUBU



1937
WRZESIEŃ

9

Cena 50 gr.

POWSZECHNY ZAKŁAD UBEZPIECZEŃ WZAJEMNYCH

ZAŁOŻONY W 1803 R.

jako instytucja, która nie zabiega o zyski lecz służy wyłącznie dobru publicznemu

ZAPEWNIA

najtańszą kalkulację składek, solidną likwidację szkód, szybką wypłatę odszkodowań

PRZY UBEZPIECZENIU

od ognia, gradobicia, kradzieży i rabunku, odpowiedzialności cywilnej, następstw nieszczęśliwych wypadków i auto-casco.

UBEZPIECZENIA SAMOCHODOWE

PZUW, jako Zakład prawno-publiczny, zdając sobie sprawę, że akcja motoryzacyjna jest jednym z najżywotniejszych interesów państwowych, obniżył bardzo wydatnie stawki za ubezpieczenia samochodowe, przyczyniając się tym samym i na odcinku ubezpieczeniowym do obniżenia kosztów utrzymania samochodu.

Ilość wypadków samochodowych, wzmagająca się z roku na rok, staje się problemem pierwszorzędnego znaczenia dla osób, korzystających z samochodu i wymaga szukania ochrony przed skutkami materialnymi tych wypadków.



Ochronę taką daje ubezpieczenie w PZUW, zapewniając pokrycie szkód, na jakie narażony jest posiadacz samochodu skutkiem wypadków, których, mimo najostrożniejszej jazdy, trudno jest uniknąć.

Konieczność zawarcia ubezpieczenia, jako ochrony przed skutkami materialnymi wypadków samochodowych oraz taniość tego ubezpieczenia w PZUW są czynnikami, które niewątpliwie skłonią P. T. posiadaczy samochodów do korzystania z usług ubezpieczeniowych Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych.

Informacji udzielają i przyjmują wnioski ubezpieczeniowe:

W Warszawie: Oddział Główny Umownych Ubezpieczeń — Kopernika 36/40 — tel. 523-05.
Na prowincji: Inspektorzy PZUW **we wszystkich miastach** wojewódzkich i powiatowych oraz placówki ajencyjne.

TOURING
MIESIĘCZNIK
Organ Polskiego
Touring Klubu

Warszawa Wrzesień 1937 Nr. 9 Rok 2 (XIII)

PROPAGANDA TURYSTYKI MOTOROWEJ

W Nr. 223 „Ilustrowanego Kuriera Codziennego" z dn. 13 sierpnia r. b. ukazał się artykuł p. t. „Samochodowa turystyka w Polsce", w którym autor zarzuca m. in. Polskiemu Touring Klubowi, że nie zajmuje się turystyką motorową.

Widocznie autor artykułu nie jest poinformowany dokładnie o pionierskiej działalności, jaką w tym kierunku rozwija Polski Touring Klub, który bynajmniej nie chowa „głowy w piasek", a z całą energją w miarę swych możliwości, prowadzi szeroką akcję propagandową dla rozwoju rodzimej turystyki motorowej.

Polski Touring Klub — to „cichy klub", jak słusznie nazwał działalność tej organizacji jeden z dzienników stołecznych. Prowadzi on w dziedzinie propagandy turystyki wogóle, a motorowej w szczególności celową robotę bez szumnej reklamy. Dlatego też u nas w kraju, o działalności tej pożytecznej placówki mało się słyszy, ale klub ten zagranicą cieszy się zasłużoną znakomitą opinią z uwagi na jego wartościową współpracę z analogicznymi największymi organizacjami całego świata.

Niewątpliwie zasługą Polskiego Touring Klubu jest zainteresowanie się Holendrów naszym krajem, a konsekwencją rozumnej i planowej działalności propagandowej był przyjazd na wywczasy do Polski holenderskiej pary książęcej, co zostało podkreślone w styczniowym numerze miesięcznika „Touring".

O pogłębieniu stosunków z Holendrami świadczy fakt zaproszenia do Holandii delegatów Polskiego Touring Klubu przez Królewski Holenderski Klub Jazdy Konnej. Delegacja z Prezesem Zarządu Głównego p. Wiceministrem Ferdynandem Świtalskim na czele udała się w lipcu r. b. do Hagi, gdzie była wyjątkowo serdecznie podejmowana. Gościna Polaków w Holandii stanowiła rewanż za zorganizowanie przez Polski Touring Klub wycieczki konnej po Polsce, w której udział wzięło około 40 Holendrów.

Jeśli chodzi o propagandę turystyki motorowej w kraju, to Touring Klub w roku bieżącym zorganizował cały szereg wycieczek (do Krynicy Zdroju, Zakopanego, Spały, Augustowa, Łowicza itp.) oraz wspaniały „Raid Krajoznawczy po Polsce" pod hasłem: „W motoryzacji — siła Polski" z udziałem stu automobilistów. Impreza ta była pierwszą tego rodzaju w Polsce, przeprowadzoną na wielką, jak na nasze stosunki, skalę.

Przez trzy dni automobiliści „włóczyli" się po całym kraju, odwiedzając najdalsze zakątki Rzeczypospolitej, w znakomity sposób przyczyniając się do popularyzacji turystyki motorowej. Uczestnicy raidu zdobyli nagrody ufundowane przez miasta, miasteczka, uzdrowiska, urzędy Wojewódzkie i Starościńskie, których było, aż 130 z nagrodą Pana Premiera Gen. Sławoj-Składkowskiego na czele.

Nie zapomina się również o propagandzie Polski zagranicą, jako kraju turystycznego.

W czasie Międzynarodowego Zjazdu Turystycznego w Marokku w dn. 13 — 27 kwietnia r. b. Prezes Zarządu Głównego P. Minister Ferdynand Świtalski, który na Zjazd udał się z Warszawy samochodem — wygłosił przemówienie wobec reprezentantów kilkudziesięciu państw europejskich i pozaeuropejskich, które najdobitniej świadczy o wytężonej i planowej pracy Polskiego Touring Klubu w dziedzinie propagandy. Na Zjeździe tym delegacja Polskiego Touring Klubu reprezentowała również Automobilklub Republiki Łotewskiej.

Z przemówienia p. Wiceministra Świtalskiego, wygłoszonego w Rabacie, ze względu na jego poważne znaczenie dla propagandy naszego kraju zagranicą, podajemy niektóre wyjątki:

Przybywając z Polski — mówił p. Minister — do północnej Afryki, pokonawszy w prostej linii drogę wynoszącą 3.000 km. musimy się zapytać i zdać sobie sprawę, czy pędziła nas wyłącznie ciekawość, romantyzm, chęć wypróbowania sił własnych lub maszyny, czy też może jakieś praktyczne cele.

Otóż musimy skonstatować, że nawet największy romantyk, współczesny błędny rycerz zawsze, na dnie duszy marzy o jakiejś przygodzie z realnym wynikiem. Musimy jednak stwierdzić inny dziw przemian historycznych i ekonomicznych. Gdy bowiem dawniej ziemie Polski przebiegali kupcy arabscy, greccy, ormiańscy, gdy szlaki prowadziły do Polski, to dziś przemysłowiec, kupiec czy przedsiębiorca polski musi szukać nietylko zbytu na swe towary, lecz i sam musi nabywać towary egzotyczne tu na miejscu w kraju, gdzie one się rodzą.

Toteż obowiązkiem naszym zwrócić Panom uwagę na dane szlaki komunikacyjne wiodące

do Polski, na liczne możliwości natury rozrywkowej, naukowej i ekonomicznej, na swoiste piękno naszego kraju i prosić was o jak najliczniejsze odwiedzanie Polski.

Nie czynimy tego z nadmiernych narodowych ambicji, lub z chęci jakichś zysków. Propozycja jest obustronnie wygodna. Jeżeli powiecie, że mamy złe drogi, odpowiemy na to, że właśnie prawdziwego automobilistę poznaje się na szlakach trudnych. Jeśli powiecie, że mamy złe drogi, to odpowiemy na to, że właśnie prawdziwego automobilistę poznaje się na trudnych szlakach. Jeśli powiecie państwo, że do nas jest daleko — to za to nigdzie lepiej nie można wypocząć jak u nas. Mamy dobrą pewną walutę i najniższe ceny utrzymania w całej Europie.

Polska nie jest dziką kolonią, w której każdy nieuk mógłby dużo za nic zarobić. Lecz Polska jest w tej chwili na drodze do tak silnej modernizacji i w tak potężnym pochodzie rozbudowy, że dla przemysłowca, kapitalisty i przedsiębiorcy, stojącego na wysokim poziomie i z rozmachem amerykańskim, jest olbrzymie pole do rozwoju i zysków.

Należymy do narodu, który słynny jest ze swej gościnności. Kierowani tą tradycyjną ideą, która się stała naszą cechą narodową — zapraszamy was wszystkich do nas.

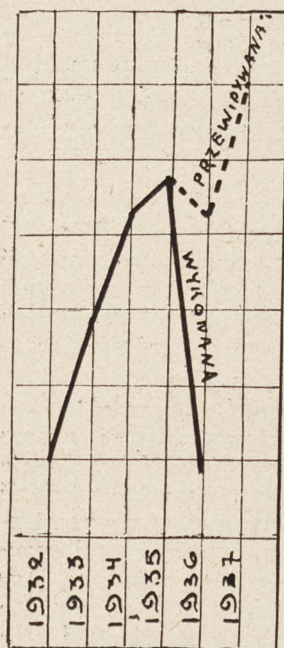
W roku 1940 mamy nadzieję gościć obecnych tu na kongresie, który odbędzie się wówczas w Polsce. Nie mogliśmy prędzej zorganizować Zjazdu AIT do Polski, gdyż w tej chwili wre w naszym kraju praca gorączkowa nad budową nowych dróg, traktów i garaży. Wre praca w własnych wytwórniach samochodowych. Gdziekolwiek byście teraz przyjechali do Polski, zobaczycie wszędzie rusztowania, wykopy, roje robotników zajętych na drogach i w miastach. Odbywa się wielki remont naszego domu — po latach kryzysu przetrwaliśmy szczęśliwie nie zachwiawszy naszej waluty ani nie zaznawszy niepokojów. Gdy kryzys mija, ludzie radośnie chwycili za kilofy i łopaty, powstają nowe dzielnice, niemal nowe miasta, ożywił się przemysł i handel.

Ta wielka akcja propagandowa prowadzona jest przez organizację społeczną, nie korzystającą z subwencji nie danych przez entuzjastów, ludzi dobrej woli dla podciągnięcia Polski wzwyż na tym drobnym odcinku.

Stanisław Reszczyński

CIENIE PRODUKCJI SAMOCHODOWEJ Z. S. S. R.

Niespełna półtora roku temu (w kwietniowym numerze Touring'u 1936 r.) podałem ogólny przegląd stanu motoryzacji w Z. S. S. R. Wybudowanie wielu fabryk zaopatrzonych w nowoczesne obrabiarki, sprowadzenie zagranicznych instruktorów, wreszcie rozwijana wszelkiemi sposobami „metoda" Stachanowa-Bussygina zdawały się zapewnić młodej rosyjskiej produkcji dalsze możliwości rozwojowe. Okazało się jednak, że nie starczyły piękne hasła i reklama, ani rozwijanie programów do niebotycznych wprost rozmiarów, a zorganizowanie fabryk samochodowych w ścisłym tego słowa znaczeniu to jeszcze zamało. Produkcja samochodu bowiem wymaga równorzędnej i równoczesnej współpracy bardzo wielu gałęzi przemysłu. Tymczasem stało się to, na co właściwie narażonym jest każdy przemysł samochodowy opierający swą produkcję o przemysł pomocniczy. Ten ostatni w Z. S. S. R. zawiódł zarówno pod względem jakości jak również ilości i terminowości dostarczanych części i zespołów.



SPADEK PRODUKCJI SAMOCHOD. OSOBOW. W Z. S. S. R.

Zawiódł on właściwie znacznie wcześniej, gdyż ostatnio prawie połowa wykonywanych przez fabryki pomocnicze części musi iść na potrzeby doprowadzania do stanu używalności kursującego taboru. Nie bez wpływu na to niewspółmierne zużycie była naturalnie nieumiejętna eksploatacja i obsługa. O ile bowiem przy pomocy zagranicznych specjalistów zorganizowanie fabryk samochodowych poszło względnie łatwo, eksploatacja szwankuje i prócz wyjątkowych wypadków stoi na ogół na bardzo niskim poziomie.

Sumarycznie wprawdzie produkcja ogólna wzrosła, przewidziany jednak plan produkcji nie został wykonany, jak również jakość produktu. W szczególności zaś jakość samochodów osobowych pozostawiała wiele do życzenia.

Rozwój produkcji za ostatnie trzy lata uwidoczniony jest w poniższej tablicy:

LATA	Samochod. ciężarow.	Samochod. osob.	Ogółem
1934	55.360	17.100	72.460
1935	77.800	19.200	97.000
1936	134.000	5.000	137.090

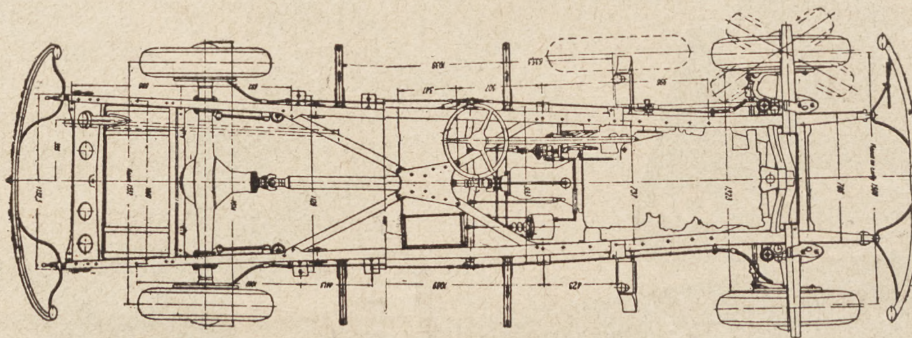
Ponieważ program na rok 1936 przewidywał procedurę: 17.000 samochodów osobowych
144.500 „ ciężarowych
a łącznie 161.500 sztuk, wykonano go w odniesieniu do wozów ciężarowych w 92.4%, i tylko w 17.6% samochodów osobowych.

Jak widać z powyższego, mimo gruntownego przygotowania, produkcja samochodów osobowych wyższej klasy nastręcza bardzo wielkie trudności.

Podjęto mianowicie produkcję dwu typów samochodów osobowych.

W Fabryce Mołotow'a w Gorkach 4 osobowej limuzyny typu „M I" i w fabryce „Stalina" w Moskwie 7 osobowego wozu luksusowego typu „Z 15 — 101".

Typ „M I" zaopatrzony jest w czterocylindrowy silnik o wymiarach $3^7/_8$ „$4^1/_4$" (pojemność skok. 3.28 litr) o mocy do 5 KM przy 2.800 obr. na min. Zawieszenie „flottant". Jak widać z powyższej charakterystyki przerobiono silnik Forda (dawniejszej konstrukcji) dając mu zawieszenie Plymouthaa. Samochód „M I" ma się stać normalnym wozem użytkowym.



Podwozie samochodu luksusowego.

Pierwsze próby nie wypadły szczęśliwie. Jak podawała w końcu roku 1936 prasa angielska próbne modele wykazały bardzo wielkie braki. Silniki wyrzucały olej, ster posiadał luz niedopuszczalny i łamały się półośki. Samochód „Zis-101" ma odpowiadać wykonaniem, szybkością i wyposażeniem amerykańskim Lincolnom i Cadillac'om.

Silnik „Zis-101" posiada 8 cylindrów w jednym bloku o wymiarach 85/127 m/m i ma rozwijać moc 110 MK przy 3200 obr./min.

Pomimo niewykonania planu produkcji w roku 1936 projektuje się znacznie jej podniesienie w roku bieżącym.

Ma być mianowicie wykonane:
195.000 samochodów ciężarowych
i 25.000 „ osobowych,
czyli łącznie 220.000 sztuk samochodów.

Plan ten w większej części ma być wykonanym przez trzy największe fabryki:

Mołotowa w Gorkach (ciężarówki o nośności 750 kg, 1.5 i 2.5 tony i 20000 samochodów osobowych „MI").

Stalina w Moskwie (ciężarówki 2 i 3-osiowe o nośności od 2.5 — 4.5 ton, autobusy „Zis-8", podwozia z silnikami Diesl'a i 5000 sztuk samochodów osobowych „Zis-101"), wreszcie:

Jarosław (ciężarówki o dużej nośności 5-8 ton, wozy specjalne i trokleybusy).

Należy jednak wątpić, czy plan powyższy zostanie w całości wykonany.

Już bowiem w pierwszych dwóch miesiącach bieżącego roku dały się zauważyć w szczególności w produkcji samochodów osobowych bardzo duże opóźnienia. Fabryka Stalina wykonała w ciągu pierwszego kwartału podobno zaledwie $^1/_3$ przepisowej produkcji wozów osobowych, a w Gorkach wykonano $^3/_4$ — samochodów typu „MI" fabryka zaś w Jarosławiu zmuszona była zatrzymać produkcję trokleybusów i montaż ciężarówek w początkach marca, z powodu braku części i akcesorii. Nierównomierne nasilenie produkcji, wywołane opóźnieniami fabryk pomocniczych zmusiło do zwrócenia uwagi na konieczność rozbudowy tychże.

Mimo wspomnianych już wyżej trudności w produkcji, znaczne jednak ilości nowego taboru są rok rocznie wypuszczane na rynek, co powoduje wzrost kursującego taboru.

Tabor ten liczono:

na 1/I 1935 na 180.000 sztuk
na 1/I 1936 na 245.000 „
i na 1/I 1937 na około 350.000 sztuk.

Gros taboru (około 300 — 305000 sztuk) stanowiły ciężarówki i wozy specjalne. Wykorzystanie jednak tego taboru jest bardzo dalekie od ideału. Wprawdzie w Sowietach tłomaczą się, iż organizacja przewozów samochodowych w warunkach totalnej gospodarki Sowieckiej nie posiada tradycji ani historycznych precedensów, jednak przyznają, iż mogła by stać znacznie wyżej. Spółczynnik wykorzystania samochodów ciężarowych wynosi przeważnie 0.45 — 0.5, podczas gdy średnie zużycie benzyny na samochód rocznie jest 5 — 6 większe niż w U. S. A.

Niezawodnie należy tu wprowadzić poprawkę, uzależnioną od stosunku ilości samochodów osobowych do ciężarowych w U. S. A. (mniej-

szej 80% w.) i w Z. S. S. R., gdzie właśnie składa się w 80% z wozów ciężarowych.

· Tymniemniej jednak nawet w Z. S. S. R. liczą, iż zużycie paliwa, w stosunku do wykonywanej przez tabor pracy jest przynajmniej o 50% za wielkie. Szwankuje również sprawa reperacyj samochodów. Fabryki remontowe „Abtoremsnab'a" mimo podwojenia swej wydajności pracują jeszcze bardzo słabo i nie są w stanie nadążyć z wykonaniem zamówień. Rozpoczęty dwa lata temu ruch Stachanowski skasował wprawdzie stałe terminy przeglądów i remontów, zastąpiwszy je remontami w razie konieczności.

Wprowadziło to jednak przeważnie rozgardiasz w fabrykach remontowych wobec nieposiadania zapasów części e. t. c. Z tym wszystkim jeszcze wobec centralizacji remontów łączy się naturalnie przeprowadzanie drobnostkowej kalkulacji statystyki, sprawozdań etc.

Obecnie więc motoryzację w Z. S. S. R. charakteryzuje i rozbudowany przemysł samochodowy w ścisłym tego znaczeniu, niedostatecznie rozwinięty przemysł pomocniczy i źle zorganizowana i nie ekonomiczna eksploatacja.

Inż. Podhorski-Okołów

POŚRÓD NIEBOTYCZNYCH GRANI I SZUMIĄCYCH SIKLAW

Kto choć raz w życiu zetknął się z osobliwością natury górskiej i jej pięknem, ten długo będzie snuł wyprowadzoną nić wspomnień, będzie śnił i marzył o cudach na pół legendarnej krainy.

Tatry — twarde, granitowe ich ściany, poorane żlebami, jak zmarszczkami starości, dzierżą tajemnicę stuleci, owianą tysiącem legend i baśni, ukrytych w szczelinach skał i zatopionych w toni dziesiątek jezior.

Tam klęczy stary „Mnich", pogrążony w głębokiej modlitwie, zda się korzyć przed niebem za przewinienia przodków, to znów, nad dachami domów, ponury Giewont, przypominający popiersie leżącego w zbroi rycerza, strzeże w półuśpieniu mienia ludzkiego.



Tatry.

Dziwna tajemniczość i jakiś lęk ogarniają turystę, gdy, znalazłszy się o zmroku samotny, zdala od ludzi, musi przebyć noc, czekając świtu dnia. Wśród urwistych skał i szumiących potoków, czuje w sobie jakąś pustkę niewytłomaczoną; strachem zdjęty, żyje pod wrażeniem czyhającej nań zewsząd przygody. To podświadome, samorodne uczucie spływa z otoczenia, z wyniosłości gór, zamykających go w małej graniczonej przestrzeni, w której czuje się pozbawiony sił i gdy przygotowany jest, że w walce z złośliwą naturą, ulec jej musi. Blade światło księżyca, załamujące się o tysiące skalnych zrębów, wyłania z ciemnego pasma smreków fantastyczne kształty, a spienione o masy kamieni wody potoków, srebrzą się w poświacie księżycowej.

Właśnie tuż, opodal tak wspaniałych widoków nocnych, gdy cała natura żyje własnym życiem i uchyla samotnemu turyście rąbek swego czaru, w osiedlu ludzkim gwarno i wesoło. To rozbawieni przybysze beztrosko spędzają czas w miłym nastroju, wśród przygodnych znajomych.

Ta mała osada góralska, przed 70-ciu laty nikomu prawie nieznana, przerodziła się dziś w 20 tys. miasto, głośne i poza granicami kraju. Odtąd, gdy rozsławiono walory klimatyczne i turystyczne wioski za Kopami[1]), zwiedzają ją coraz liczniejsze rzesze turystów. Wystarczy wspomnieć, że, gdy w roku 1900 przybyło do Zakopanego 7.518 gości, a w roku 1918 około 10 tys. w tym 22 obcokrajowców, to ostatnio notuje się rocznie 50 tys. turystów i kuracjuszy w tym około 4 tys. gości z za granicy.

Dostatecznie urządzone hotele oraz duża ilość pensjonatów w centrum i zdala od miasta, położonych wśród lasów i pięknych widoków górskich, wpływa na stale zwiększającą się frekwencję przyjezdnych.

Główną arterią Zakopanego są Krupówki, ulica biegnąca wzdłuż miasta i grupująca najważniejsze obiekty, jak: hotele, pensjonaty, pierwszorzędne sklepy, restauracje, instytucje społeczne, urzędy państwowe i t. p. Tu znajdują się również osobliwości godne zwiedzenia,

[1]) Kopami zw. dawniej dzisiejsze pasmo Gubałówki.



Tatry: Lodowy z Opalonego.



Roztoka: Serpentyna szosy do „Morskiego Oka".

a wśród nich Muzeum Tatrzańskie, bogate w zbiory staroświeckich strojów i sprzętów góralskich, okazy fauny Tatr i moc innych ciekawostek.

Najstarszą dzielnicę Zakopanego stanowi ulica Kościeliska wraz ze starym kościołkiem drewnianym, wybudowanym 90 lat temu, przez pierwszego proboszcza tej parafii. Stojące jedna przy drugiej, poczerniałe ze starości chałupy góralskie, przypominają swym wyglądem tę dawną z przed wieków wieś.

Dzieje Zakopanego sięgają XIII w. gdy rozpoczęli tu swą pracę kolonizacyjną Cystersi.

Potem przechodzą te dobra na rzecz królewszczyzny, wydzierżawiane rodzinom szlacheckim, z wyłączeniem na nie prawa pańszczyźnianego. W czasie zaborczych rządów austriackich dostają się one w ręce kolonistów niemieckich, od których w drodze licytacji nabył je na własność hr. Zamoyski. Ten, umierając w roku 1924, przekazał wszystkie swoje dobra zakopiańskie na rzecz Państwa. Obecnie więc, poza częścią przynależną Państwu, część Tatr należy do rodziny Uznańskich, dolina Chochołowska do gmin góralskich, zaś dolina Zakopiańska i Podhale do ludności miejscowej.

Zakopane, to nie tylko miejscowość klimatyczna i sportowa, to nie tylko jedyna na Polskę stacja wysoko górska o sławie europejskiej, to przede wszytkim miejscowość napawająca latem i zimą każdego turystę urokiem i pięknem krajobrazu górskiego. Czas uprzyjemniają różne atrakcje i rozrywki sezonów: zawody, bale, widowiska regionalne, teatry, kina oraz wspaniałe spacery i wycieczki.

Nie pora dziś mówić o czarujących spektaklach zimowych ośnieżonych szczytów, zboczy i smreków; nie czas na zachwycanie się pięknem zimy, kiedy daleko jeszcze do pierwszych śniegów.

Dziś, zanim okryje wszystko śnieg, możemy poznać cały urok Tatr barwnych. Wystarczy znaleźć się na Gubałówce (1123 m. n. p. m.) by mieć przed sobą rozległy widok na panoramę Zakopanego, na bliższe i dalsze szczyty Tatr, sięgające aż po Pieniny, na piękne stocza tego wzgórza, pokryte lasami, jarami potoków, polanami i osiedlami góralskimi. Gubałówka, odległa od Zakopanego zaledwie o 1 km. pieszej drogi, jest celem wycieczki każdego turysty. Inne osobliwości Tatr, dalej położone od miasta. wymagają dłuższej wyprawy. Zwiedzenie ich samochodem, po wspaniałych serpentynach szos górskich, pośród pięknych widoków, nie wymaga długiego czasu.

Tuż, obok Zakopanego, znajdują się odległe zaledwie o 4 km. Kuźnice, stacja odjazdowa kolejki górskiej na Kasprowy, o długości trasy 4,2 km. Roztacza się stąd wspaniały widok na potoki wijące się wśród zieleni i smreków, doliny i odległe szczyty.

Drugi, bodaj najważniejszy szlak dalszych wycieczek, — to Morskie Oko, najwspanialsze jezioro Tatr, odległe od Zakopanego o 31 km.



Tatry: Żółta Turnia.



Szmaragdowa jego toń pośród majestatycznych zboczy szczytów, najwyższych z całego pasma polskich Tatr, daje obraz powagi, grozy i wdzięku zarazem. Z nim to związana jest legenda o rzekomym połączeniu jego wód z podziemnym morzem, skąd podobno wydobyto jakieś belki, — jakoby szczątki zatopionego okrętu. Miał je podobno kazać wystawić na widok publiczny, na Zamku Królewskim w Warszawie sam Stanisław August. Droga do jeziora nie mniej od jego otoczenia wspaniała, wyposażona jest w piękne widoki górskie, ze słynnymi Wodogrzmotami Mickiewicza, skąd prowadzi wyjście do doliny Pięciu Stawów przez Opalone i Świstówkę.

Trzecim z kolei wskazanym odcinkiem wycieczkowym, poza dalej leżącymi lecz równie zalecanymi do zwiedzania Pieninami, jest na 8 km. długa Dolina Kościeliska, oodalona o 17 min. jazdy. Jeśli chcemy wywieźć z pobytu w Zakopanem pełny obraz piękna Tatr, nię sposób pominąć ich perły, jaką jest ten wąwóz, wijący się pośród urwistych skał wapiennych, bielących się w zieleni smreków, licznych jaskiń i szumiącego potoku, wartko płynącego po dnie, pełnym narzucanych kamieni.

Człowiek spędzając tu kilka chwil samotnie w jasną, cichą noc księżycową, tak tajemniczą, owianą grozą legend, w jakimś dziwnym lęku przysłuchuje się odgłosom w szumie potoku i wpatruje się wytężonym wzrokiem w sylwetki zrębów skalnych. Zda się widzieć w nich zastępy zbrojnych rycerzy, wiedźmy, czy też zbójników czyhających w ukryciu smreków. Idąc powoli w ciągłym napięciu i obawie, wyczuwamy, że droga za nami ginie, że nie znajdziemy już ucieczki, gdyby jakieś nieszczęście na drodze stanęło, że wszystko się zawali i masą skał zagrzebie tego, ktoby chciał wynieść tajemnicę z zaczarowanej doliny.

Mgr. Mieczysław Gajak

REGULAMIN
ZJAZDU GWIAŹDZISTEGO DO ZALESZCZYK
na Obchód Winobrania

urządzany przez Polski Touring Klub przy współudziale Tow. Rozwoju Ziem Wschodnich

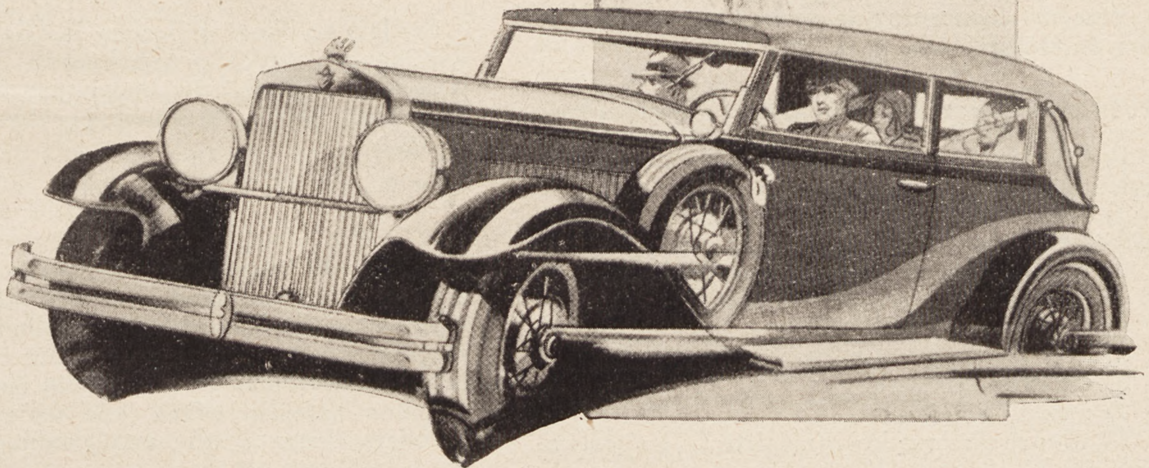
W DNIU 18 — 19.IX 1937 r.



§ 1.

Nazwa i data Zjazdu.

Impreza nosi nazwę „Zjazd Gwiaździsty do Zaleszczyk na Obchód Winobrania” i odbędzie się w dniu 18 i 19 września 1937 r. Organizatorem imprezy jest Polski Touring Klub przy współudziale Tow. Rozwoju Ziem Wschodnich.



§ 2.

Zawodnicy, pojazdy i kierowcy.

Zawodnikami mogą być członkowie Polskiego Touring Klubu lub jednego z polskich klubów afiliowanych przy A. I. A. C. R. oraz F. I. C. M. Zawodnicy, nie należący do żadnej z tych organizacyj, muszą być wprowadzeni przez 2-ch członków jednego z tych klubów.

W imprezie mogą brać udział wszelkiego rodzaju samochody oraz motocykle odpowiadające warunkom dopuszczenia do ruchu na drogach publicznych w Polsce.

Pojazd mechaniczny zawodnika może być również prowadzony przez osoby towarzyszące zawodnikowi. Kierowca i pojazd muszą posiadać wszelkie dokumenty wymagane przez władze policyjne.

§ 3.

Zgłoszenia, wpisowe i terminy zgłoszeń.

Zgłoszenia udziału, dokonane na załączonej karcie zgłoszeń, należy nadesłać do Sekretariatu Zarządu Głównego Polskiego Touring Klubu (Warszawa, Kredytowa 5) w terminie do dnia 15 września 1937 r. do godziny 16-ej.

Wpisowe wynosi:
a) dla członków P. T. K. od samochodu zł. 10.—
b) dla członków innych klubów i zawodników niestowarzyszonych od samochodu zł. 12.—
c) od motocykla zł. 5.—

Wpisowe musi być wpłacone czekiem P.K.O. na konto Polskiego Touring Klubu Nr. 12563 lub wpłacone w Sekretariacie P. T. K. w godzinach urzędowania.

Zgłoszenie bez równoczesnej opłaty wpisowego powoduje nieprzyjęcie zgłoszenia.

Wpisowe zwraca się tylko w wypadkach nieprzyjęcia zgłoszenia lub gdy organizatorzy zaniechają przeprowadzenia imprezy.

W wypadkach wyjątkowych Sekretariat P.T.K. może przyjąć dodatkowe zgłoszenia udziału do dnia 18 września 1937 r. włącznie, jednakże za dodatkową dopłatą 5 zł. od samochodu lub motocykla.

§ 4.

Szlaki Zjazdu.

Każdy z zawodników, obiera sobie dowolną marszutę, nie mniejszą jak 150 klm. Jako miejsce startu wolno obrać każdą miejscowość na terenie Rzeczypospolitej, w której znajduje się jedna z władz (urzędów) podanych w następnym §-ie, a powołana do poświadczenia startu.

Do klasyfikacji oblicza się zawsze drogę najbliższą według mapy samochodowej Polskiego Touring Klubu na rok 1937/38, bądź od punktu startu do mety, bądź też z uwzględnieniem udokumentowanych w karcie drogowej punktów przejazdowych. Podstawą ustalenia odległości jest również mapa P. T. K. na r. 1937/38.

Przejazd dwukrotny tą samą drogą nie wchodzi do klasyfikacji.

§ 5.

Poświadczenia startu i meldunki o przejeździe.

Poświadczeń startu udzielić mogą na terenie całej Rzeczypospolitej:

1) władze klubowe P. T. K. i Automobilkluby afiljowane przy A. P.
2) władze administracji ogólnej (starostwa),
3) komisariaty i posterunki policji,
4) urzędy pocztowe,
5) urzędy celne,
6) urzędy skarbowe,
7) urzędy kolejowe,
8) władze samorządowe (magistraty, wójtostwa, sołectwa).

Te same władze uprawnione są do udzielania meldunków o przejeździe z tym, że pobieranie tych meldunków potrzebne jest tylko o tyle, o ile wykazać ma właściwą długość przebytej trasy, lub stanowić podstawę do obliczania współczynnika krajoznawczego.

Wobec tego, że nie wszystkie władze i urzędy, wymienione w niniejszym §-ie, urzędują w porze nocnej, kwestia uzyskania poświadczeń startu lub meldunków o przejeździe zależy od inicjatywy zawodnika.

§ 6.

Start i meta.

Start zawodników nastąpić może w dowolnym czasie w dniu 18 września 1937 r., nie wcześniej jednak niż o godzinie 12-ej.

Meta otwarta będzie w Zaleszczykach na Rynku w dniu 19 września 1937 r. od godz. 8^{30} do godz. 10-ej bez punktów karnych i od g. 10 do 10.30 z doliczeniem punktów karnych. Czasem obowiązującym jest czas podany przez Polskie Radio.

Zawodnicy obowiązani będą po przybyciu na metę wziąć udział w zbiorowym korowodzie.

Za moment ukończenia Zjazdu i przybycia na metę uważany bedzie moment przejechania linii mety. Udział zawodników w korowodzie stwierdzony będzie, celem uwzględnienia udziału w punktacji ogólnej (§ 12 pkt. 5) przez Kierownictwo Zjazdu z urzędu.

§ 7.

Karta drogowa.

Do regulaminu niniejszego załączona jest karta drogowa, zawierająca oprócz danych rejestracyjnych, konieczne przedziałki dla poświadczenia startu i meldunków o przejeździe. Karta drogowa jest poza papierami legitymacyjnymi dokumentem przy klasyfikacji.

Zagubienie karty drogowej wyklucza zawodnika z imprezy.

§ 8.

Średnia szybkość.

Średnia szybkość obliczona będzie na podstawie ogólnej ilości przejechanych i uznanych w myśl § 4 kilometrów, podzielonych przez czas od chwili startu do chwili przybycia na metę (§ 6).

§ 9.

Napisy.

Od chwili startu do momentu rozwiązania Zjazdu przez Komandora po ukończonych zawodach samochód każdego zawodnika musi być zaopatrzony w dwie nalepki, które będą dostarczone zawodnikom po dokonaniu zapisu.

Jedna nalepka winna być umieszczona na przodzie, druga w tyle samochodu.

§ 10.

Pasażerowie.

Zawodnik obowiązany jest podać w zgłoszeniu, nazwiska pasażerów obowiązanych odbyć całą podróż. Władze (urzędy) przy sposobności udzielania poświadczenia startu i meldunków o przejeździe w karcie drogowej sprawdzają skład załogi. Zmiana pasażerów jest dozwolona tylko co do osób, a nie co do zgłoszonej ilości załogi i tylko przed startem. Zmianę tę uwidocznić musi w karcie drogowej władza (urząd) udzielająca poświadczenia startu. Ilość pasażerów nie może być większa od ilości miejsc w samochodzie z tym, że na przednim siedzeniu dopuszczalne jest umieszczenie tylko jednego pasażera oprócz kierowcy.

O ile nazwiska pasażerów nie będą podane w karcie drogowej lub o ile w trakcie „Zjazdu" władza powołana do udzielenia meldunków o przejeździe stwierdzi inny układ załogi, przyjmuje się za podstawę klasyfikacji tylko jedną osobę.

§ 11.

Kierownictwo Zjazdu.

Z ramienia Polskiego Touring Klubu kieruje Zjazdem Komandor i dwaj Wice-Komandorzy.

Jury składa się z:

1) Prezesa Zarządu Głównego P.T.K. lub wyznaczonego przez niego Zastępcy jako przewodniczącego,

2) Komandora Zjazdu,

3) Wice-Komandorów Zjazdu,

4) Delegatów uczestniczących Klubów, po jednym z każdego Klubu.

Uchwały Jury prawomocne są przy udziale przynajmniej 3 członków obecnych na posiedzeniu.

§ 12.

Klasyfikacja.

Klasyfikacja zawodników dokonana zostanie na podstawie absolutnej ilości punktów przy uwzględnieniu następujących współczynników:

1) współczynnik odległości — 0,08 punktu za każdy przejechany i uznany kilometr jazdy;

2) współczynnik szybkości — 4 punkty za każdy kilometr średniej przeciętnej szybkości na godzinę, obliczonej w myśl zasad podanych w § 8. W wypadku uzyskania wyższej przeciętnej niż 45 klm. na godzinę, przyjmuje się do obliczania tylko szybkość 45 klm., a więc maksymalnie 180 punktów;

3) współczynnik krajoznawczy — 1 punkt za udokumentowany meldunkiem przejazd przez miasto powiatowe i 2 punkty za udokumentowany meldunkiem przejazd przez miasto wojewódzkie.

Powtórnych przejazdów przez miasta powiatowe i wojewódzkie oraz przejazdów przez miasta będące miejscem startu, wreszcie przyjazd na metę do Zaleszczyk nie uwzględnia się przy obliczaniu współczynnika krajoznawczego;

4) współczynnik obciążenia — z tytułu obciążenia samochodu dolicza się:

a) 9 pkt. na osobę dla samochodu o pojemności cyl. do 1500 cm.³

b) 8 pkt. na osobę dla samochodu o pojemności cyl. do 2500 cm.³

c) 6 pkt. na osobę dla samochodu o pojemności cyl. do 2500 cm.³

Przy obliczaniu współczynnika obciążenia dla samochodów uwzględnia się tylko 4 osoby łącznie z kierowcą, chociażby nawet ilość miejsc i ilość pasażerów w samochodzie była większa.

d) 8 pkt. na osobę dla motocykli o pojemności cyl. do 350 cm.³

e) 6 pkt. na osobę dla motocykli o pojemności cyl. do 500 cm.³

f) 2 pkt. na osobę dla motocykli o pojemności cyl. ponad 500 cm.

Przy obliczaniu współczynnika obciążenia dla motocykli z przyczepką uwzględnia się najwyżej 3 osoby, bez przyczepki najwyżej 2 osoby łącznie z kierowcą.

W wypadku zbiegu równej ilości punktów za zawodnika, który osiągnął lepszą punktację uznany będzie zawodnik na samochodzie lub motocyklu o mniejszej pojemności cylindrów, a o ile i wtedy klasyfikacja byłaby równa, zawodnik, którego pojazd posiadał większą ilość pasażerów (ewent. zastąpionych balastem) chociażby nawet niepunktowanych;

5) współczynnik udziału w defiladzie — 15 punktów dla każdego zawodnika bez względu na rodzaj pojazdu i ilość pasażerów.

Spóźniony przyjazd do mety powoduje odliczenie od ogólnej punktacji za każdą zaczętą minutę spóźnienia po 2 punkty karne.

Każdy zawodnik obowiązany jest przejechać linię mety i zgłosić swój przyjazd Komandorowi Zjazdu lub obecnemu na mecie przedstawicielowi Jury. Odbierający wpisuje do karty drogowej czas przyjazdu według chronometru z dokładnością do minuty i po stwierdzeniu tożsamości załogi odbiera kartę drogową.

§ 13.

Dokumenty do klasyfikacji.

Zawodnik obowiązany jest równocześnie z kartą drogową okazać przedstawicielowi Jury dokument stwierdzający pojemność cylindrów pojazdu w cm³.

Od obowiązku tego zwolnione są samochody o pojemności cylindrów ponad 2 500 cm³. i motocykle o pojemności cylindrów ponad 500 cm³. Niezłożenie dokumentu przez inne pojazdy powoduje przyjęcie do obliczenia punktacji wskazanej wyżej maksymalnej pojemności cylindrów chociażby nawet faktycznie nie niższą.

§ 14.

Eliminacja.

Zawodnicy będą wykluczeni z imprezy oraz ewent. poddani sankcjom karnym przewidzianym w ogólnym regulaminie sportowym A. I. A. C. R. w następujących wypadkach:

a) za niestosowanie się do obowiązujących przepisów drogowych;

b) za nieprzestrzeganie niniejszego regulaminu i dodatkowych instrukcyj;

c) za niestosowanie się do poleceń Komandora i Wice-Komandorów;

d) za umyślne wprowadzenie w błąd Jury (fałszywe dane i t. p.).

§ 15.

Nagrody.

Zajmujący 3 pierwsze miejsca w klasyfikacji otrzymują artystycznie wykonaną złoconą plakietę z emblematami P. T. K. i napisem „Zdobywcy .... miejsca".

Dalszy ciąg regulaminu patrz str. 14



WŁAŚCIWE ZNAKOWANIE DRÓG

W Polsce z każdym rokiem zaczyna się stopniowa poprawa stanu dróg i opieka nad ruchem samochodowym. Jakkolwiek idzie to powoli, to jednak trzeba zaznaczyć, że widać coraz więcej dobrej woli i każda nowa myśl, każda trafna uwaga zdążająca do umożliwienia poprawy jest o wiele więcej warta od bezsensownego narzekania i „bidulenia".

W danej chwili zaczyna być aktualna sprawa właściwego znakowania dróg. Są już powołane do tego zadania komisje mieszane złożone z przedstawicieli władz i z sfer samochodowych, ustalone są już wymiary liter, wzory napisów, wzory słupków a niebawem zacznie się realizacja tego programu na szerszą skalę.

Nie od rzeczy więc będzie zwrócić uwagę na stałe usiłowania tych czynników, które decydują o wyborze tablic orjentacyjnych w krajach obcych o znacznie większym natężeniu ruchu samochodowego niż u nas. Widocznie i tam mimo wieloletnich doświadczeń, jeszcze te napisy, dla nas może przedstawiające się jako ideał, podlegają krytyce i głębszemu badaniu.

Warto więc tę sprawę naświetlić z punktu widzenia automobilisty, bo nie zawsze czynniki decydujące uprawiają ten miły sport i nie zawsze mogą wniknąć w mentalność kierowcy. Wiele żądań słusznych dla automobilisty może wydawać się tak bezsensownymi i paradoksalnymi, że nie warto nad tym dyskutować. A jednak rzecz przedstawia się właśnie tak jak sobie tego życzą najbardziej wyrobieni sportowcy.



Przede wszystkim trzeba wyraźnie zaznaczyć jaka zachodzi różnica, między potrzebami dobrego znakowania dróg dla potrzeb pojazdów konnych a jaka dla automobilisty odbywającego znaczną przestrzeń i najczęściej drogą mało jemu znaną.

Na tytułowej rycinie mamy przedstawiony typowy znak drogowy jaki się tysiące spotyka w Polsce i w innych krajach. Dla miejscowego kmiotka czy zabłąkanego w dane strony turysty na rowerze znak taki jest idealny i więcej niczego mu nie potrzeba. Tak jak ten znak jest zdjęty, tak go właśnie widzi pędzący automobilista ze swego siedzenia i właśnie to co dla niego najważniejsze, a mianowicie kierunek docelny nie da się zauważyć, gdyż zasłania go tablica z napisem Jyderup. Przy dużych szybkościach, a tylko takie mają rację w podróżach w tak wielkim i rozległym państwie jak nasze zwalnianie biegu i odwracanie głowy, przy mijaniu znaku, jest rzeczą ogromnie utrudniającą podróż i narażającą jadącego na wypadek.

Przy dzisiejszych szybkościach samochodu, która nie powinna być mniejsza jak w granicach około 100 km na godzinę, na wielkich traktach, napisy tego rodzaju są zbyt małe, źle widoczne a w nocy jeszcze i z tego powodu nieczytelne, że umieszczone zbyt wysoko, nie są należycie oświetlone światłem latarń.

Lokalny patriotyzm miejscowych władz wyraża się także i tym, że takie tablice jak nasz wzór górny mają oznaczone najbliższe miejscowości najczęściej mniejszego znaczenia dla samochodu odbywającego podróż najczęściej z wielkiej oddali. Nie należy negować potrzeby i takich tablic, bo i mniejsze miejscowości są i będą coraz więcej uczęszczane przez samochody dalekobieżne. Lecz przede wszystkim i na pierwszym miejscu powinny być miejscowości główne umieszczone a dopiero niżej lokalne. Na takich szlakach jak: Warszawa — Lwów, Warszawa — Gdynia, Kraków i t. p., powinny być przede wszystkim i ciągle powtarzające się te najdalsze krańce trasy.

Przykładem dobrego znakowania, jest następny wizerunek napisu wykonanego na czarnym tle z liter białych, lub wyłożonych zwierciadłem a umieszczony przy samej ziemi. Napisy odblaskowe wykonane z kawałeczków zwierciadeł, są znakomicie widoczne w dzień a jeszcze lepiej w nocy, gdy padnie na nie promień światła latarni. Takie napisy są dziś prawie wyłącznie stosowane we Francji i Włoszech. U nas próby wprowadzenia napisów odblaskowych wyłożonych zwierciadłami, nie udały się ponieważ młodzież niszczyła je dla psoty kamieniami. Trzeba więc będzie z tem poczekać aż szkoły wyrobią w młodzieży poszanowanie dla tablic orientacyjnych, które ciągle jeszcze służą jako umiłowany cel dla kamieni psotników.

Nadmienić jeszcze należy, że napis pokazany na drugim wizerunku, jest ustawiony pod kątem a niewidoczna druga deseczka orientuje kierowcę o kierunku drogi skręcającej na prawo. Oba napisy z wielkiej odległości są łatwo dostrzegane i czytelne i tem samem o wiele lepsze od pierwszego wzoru.

Inny typ dobrego napisu mamy przedstawiony z tej samej zresztą trasy duńskiej na trzeciej ilustracji. Ten typ tablic orientacyjnych przyjął się we Włoszech i w koloniach afrykańskich i zdaje się jest najprostszy, najlepszy, choć może nieco droższy w wykonaniu. Duża tablica umieszczona jaki metr nad ziemią, jest jakby fragmentem mapy. Wskazuje ona że na prawo droga będzie do Frederikssund a prosto do Holbaek.

Takie napisy umieszcza się zazwyczaj na paręset metrów przed właściwym zakrętem. Pędzący automobilista ma czas odczytać napis i przygotować się do wzięcia wirażu na kilkanaście sekund przed jego pojawieniem się.

Gdybyśmy na temat znakowania dróg, rozpisali ankietę jakie niespodzianki mieli nasi liczni członkowie w swych długoletnich nawet i pełnych rutyny podróżach w kraju, to osoby decydujące o wyborze i jakości, wielkościach napisów i sposobów ich zawieszenia, miałyby nieprzebrany materiał doświadczalny.

Tak np. do powszechnych zjawisk należy w nocy zatrzymywanie samochodu i cofanie się pieszo do znaku drogowego, by go oświetliwszy zapałką odczytać. Dlaczego tak się dzieje łatwo zrozumieć, bo podróżny w nocy nie jest wstanie odczytać tak wadliwego znaku jak na rys. pierwszym a nawet zatrzymawszy samochód już nie może nim cofnąć się, gdyż z tyłu nie widzi drogi i nie może latarniami oświetlić sobie drogi. Musi więc opuścić samochód i skromnie, z zapałeczką w ręku, odczytać właściwy kierunek podróży. Tam gdzie chodzi o pośpiech, gdzie w nocy nie ma nikogo by się rozpytać o drogę, lub na podstawie mapy zorientować w konfiguracji terenu właściwe znakowanie drogi jest jedynym ratunkiem.

Warto też wspomnieć o licznych u nas słupkach kilometrowych upstrzonych najrozmaitszymi cyframi, lecz zupełnie niezrozumiałymi dla kierowcy pędzącego samochodu. Może te słupki o licznych cyfrach oddają duże usługi kierownikom robót drogowych, lecz przy uzupełnieniu napisów stałyby się nieocenionym przyczynkiem orientacyjnym dla kierowców samochodów. W długich podróżach każde dziesięć kilometrów ujechanych i pozostawionych za sobą, jest niezmierną ulgą dla nerwów kierowcy. Co jednak powiedzieć, gdy nagle liczenie doprowadzone do jakiejś cyfry, np. 100 nagle się urywa i kilometry zaczynają ubywać zamiast narastać albo zaczynają się na nowo do nowej granicy powiatu.



Znakowanie przejazdów przez wielkie miasta należy też do zagadnień bardzo ważnych. W Polsce możnaby urządzać specjalne konkursy i zakłady, że nowicjusz, który jeszcze nie był w danym mieście nie zdoła z niego wyjechać, gdy raz wpadnie w odmęt uliczek. Nasi automobiliści najczęściej kierują się słupami telegraficznymi, sądząc z doświadczenia, że te wskaźniki, najlepiej przeprowadzą go przez miasto i wyprowadzą na właściwy główny trakt. Nie zawsze się jednak taka sztuka udaje.

Na ostatniej ilustracji mamy przedstawione właściwe wykorzystanie balasek ochronnych jakie obecnie pojawiły się także w Warszawie na rogach ulic do umieszczania tablic orjentacyjnych. Rzecz nowa i godna zastanowienia. Bez specjalnych i dodatkowych kosztów, możnaby doskonale pokryć znakami orjentacyjnymi naszą stolicę, w której tabliczki uliczne są dla automobilisty zamałe by je w pośpiechu odczytać.

J. Rz.



Pozostali zawodnicy, o ile przybyli na metę przed jej zamknięciem, otrzymują plakiety brązowe za zwrotem kosztów własnych.

Niezależnie od wymienionych nagród zostały ofiarowane nagrody specjalne, których spis podaje załącznik do niniejszego regulaminu.

§ 16.

Reklama.

Do celów reklamowych wolno używać jedynie definitywnych, oficjalnych wyników końcowych podanych przez Jury Zjazdu. Wszelkie ogłoszenia reklamowe podlegają opłacie w wysokości 50 zł. na rzecz Polskiego Touring Klubu.

§ 17.

Protesty, sprzeciwy i zażalenia.

Protesty, sprzeciwy i zażalenia, odnoszące się do zdarzenia, któreby miało miejsce podczas odbywania imprezy, należy wnieść pisemnie tego samego dnia w ciągu pół godziny po przyjeździe do mety na ręce przedstawiciela Jury obecnego na mecie. Na ręce Jury należy również wnosić w tym samym terminie zażalenia na decyzje Komandora lub Wice-Komandorów, a to zgodnie z postanowieniami ogólnego Regulaminu sportowego A. I. A. C. R.

Ogłoszenie wyników Zjazdu zawierające decyzję Jury w sprawie osiągniętej kolejności nastąpi w dniu 15 września 1937 r. o godz. 19-ej w lokalu P. T. K., Kredytowa 5, przez wyłożenie listy.

Każdy z zawodników ma prawo do przejrzenia, w ciągu godziny od chwili ogłoszenia wyników, obliczenia punktacji i kart drogowych zawodników wyżej zaklasyfikowanych, za opłatą w kwocie 5 zł., która zwrotowi nie podlega.

Zażalenia, odnoszące się do klasyfikacji należy wnieść pisemnie do Jury w przeciągu godziny od chwili ogłoszenia wyników.

Do każdego protestu, sprzeciwu lub zażalenia należy dołączyć wadium w wysokości zł. 25, które zostanie zwrócone, o ile protest lub zażalenie uznane zostanie za słuszne. Protesty i zażalenia oraz sprzeciwy niezaopatrzone w przepisane wadjum nie będą rozpatrywane.

Do rozpatrzenia wniesionych protestów, sprzeciwów i zażaleń powołane jest Jury Zjazdu.

Ogłoszenie ostatecznych wyników nastąpi w dniu 15 września 1937 r. o godz. 21 w lokalu P. T. K. ul. Kredytowa 5.

§ 18.

Obowiązki zawodników i pasażerów.

Zawodnicy winni ściśle stosować się do obowiązujących w Polsce przepisów ruchu kołowego ponieważ odpowiadają osobiście za ich przekroczenie. Zakazanem jest wyprzedzanie podczas defilady. Samochody kierownictwa zawodów należy przepuszczać i umożliwiać im mijanie. Przez swój zapis zawodnicy stwierdzają zupełne podporządkowanie się przepisom niniejszego regulaminu, rozporządzeniom kierownictwa zawodów oraz wszelkim instrukcjom dodatkowym. Uczestnicy biorą na siebie całkowitą odpowiedzialność za szkody i wypadki tak w stosunku do kierowców, pasażerów, osób trzecich jak i cudzej własności. Polski Touring Klub nie bierze na siebie żadnej odpowiedzialności tak cywilnej jak i karnej za wypadki spowodowane przez zawodników w czasie trwania zawodów.

§ 19.

Postanowienia końcowe.

Zarząd P. T. K. zastrzega sobie prawo uzupełnienia niniejszego regulaminu, wydania przepisów wykonawczych, komentowania regulaminu i udzielania obowiązujących wyjaśnień.

W dniu Zjazdu, uprawnienia powyższe przechodzą na Komandora i Wice-Komandorów.

Nagrody na Zjazd Gwiaździsty do Zaleszczyk na Obchód Winobrania urządzony przez Polski Touring Klub przy współudziale Tow. Rozwoju Ziem Wschodnich w dniu 18 i 19/IX 1937 r.

(Lista nagród nie jest jeszcze zamknięta. Poniżej zostały umieszczone nagrody ufundowane przed drukowaniem Regulaminu).

Nagrody lokalne.

Województwo lubelskie.

1. Nagroda JWPana Prezydenta m. Lublina.

(Kryształ).

Zawodnikowi zamieszkałemu w Lublinie, który wystartuje z Lublina z udokumentowaniem startu w Karcie Drogowej i dojedzie do mety w Zaleszczykach. Przy zbiegu warunków decyduje lepsza klasyfikacja ogólna. W wypadku braku uczestników raidu z Lublina — nagroda przypada na analogicznych warunkach uczestnikowi z województwa lubelskiego.

Województwo poleskie.

2. Nagroda Wydziału Powiatowego w Prużanie.

(Wieczne pióro).

Zawodnikowi, który przejedzie przez Prużanę, Berezę - Kartuską i Szereszów (pow. Prużański) z udokumentowaniem przejazdu w Karcie Drogowej. Przy zbiegu warunków decyduje lepsza punktacja ogólna.

Województwo stanisławowskie.

3. Nagroda Wydziału Powiatowego w Śniatynie.

(Walizka skórzana).

Zawodnikowi, który przejedzie przez Śniatyń Dżurów i Stanisławów z udokumentowaniem przejazdu w karcie drogowej. Przy zbiegu warunków decyduje lepsza klasyfikacja ogólna.

4. Nagroda Komisji Klimatycznej Uzdrowiska Worochta.

(Zwolnienie od taksy klimatycznej dla 8 osób w sezonie letnim).

Zawodnikowi, który w trakcie zjazdu odwiedzi Worochtę. Przy zbiegu warunków decyduje lepsza klasyfikacja ogólna.

Województwo tarnopolskie.

5. Nagroda Wydziału Powiatowego w Czortkowie.

(Karafka kryształowa).

Zawodnikowi, który przejedzie przez Czortków i Jagielnicę z udokumentowaniem przejazdu w karcie drogowej. Przy zbiegu warunków decyduje lepsza klasyfikacja ogólna.

6. Nagroda Wydziału Powiatowego, Towarzystwa Rozwoju Ziem Wschodnich i Oddziału Podolskiego Towarzystwa Turystyczno - Krajoznawczego w Kopyczyńcach.

(Skórzana ozdobna teczka na biurko)

Zawodnikowi, który przejedzie przez Kopyczyńce i Husiatyń, z udokumentowaniem przejazdu w karcie drogowej. Przy zbiegu warunków decyduje lepsza klasyfikacja ogólna.

7. Nagroda Wydziału Powiatowego w Kopyczyńcach.

(Komplet wyrobów regionalnej ceramiki dekoracyjnej)

Zawodnikowi, który wypełni warunki jak pod 6 i osiągnie następne z kolei miejsce w klasyfikacji ogólnej.

8. Nagroda Wydziału Powiatowego w Przemyślanach.

(Zegarek na biurko)

Zawodnikowi, który przejedzie przez Przemyślany i Swirz w powiecie przemyślańskim z udokumentowaniem przejazdu w karcie drogowej. Przy zbiegu warunków decyduje lepsza klasyfikacja ogólna.

9. Nagroda Wydziału Powiatowego w Radziechowie.

(Obraz W. Żaboklickiego)

Zawodnikowi, który przejedzie przez Radziechów, Łopatyń i Witków (pow. radziechowskiego) z udokumentowaniem przejazdu w karcie drogowej. Przy zbiegu warunków decyduje lepsza klasyfikacja ogólna.

10. Nagroda Wydziału Powiatowego w Trembowli.

(Blok na biurko w brązie)

Zawodnikowi, który przejedzie w zjeździe największą ilość kilometrów pomiędzy Trembowlą a Zaleszczykami lub w odwrotnym kierunku, z udokumentowaniem przejazdu przez Trembowlę w karcie drogowej.

11. Nagroda Wydziału Powiatowego w Tarnopolu.

(Pled podróżny)

Zawodnikowi, który przejedzie przez Tarnopol z miejsca startu położonego najdalej od Tarnopola w linii powietrznej. Przy zbiegu warunków decyduje większa ilość kilometrów od startu do Tarnopola.

Województwo wołyńskie

12. Nagroda JWPana Prezydenta m. Równego.

(Wartość nagrody 100 zł., szczegółów brak)

Zawodnikowi, który przejedzie przez Równe z udokumentowaniem przejazdu w karcie drogowej i dojedzie do mety w Zaleszczykach. Przy zbiegu warunków decyduje większa odległość miejsca startu zawodnika od Równego w linii powietrznej.

Prócz powyższych zostały ustanowione dwie nagrody przez JWPana starostę Zaleszczyckiego, wartości 200 złotych.

Nagrody specjalne

1. Nagroda Firmy „Stomil" S. A.

(Opona „Stomil" do samochodu lub motocykla)

Dla zawodnika który osiągnie najlepszy wynik na oponach „Stomil".

2. Nagroda Firmy „Eltes" Bcia Wł. i F. Jarosińscy, Warsztaty Elektrotechniki Samochodowej, Warszawa, Al. Jerozolimska 117.

(Akumulator motocyklowy)

Dla motocyklisty, który wystartuje z Warszawy lub Radomia i uzyska najlepszą klasyfikację ogólną.

3. Nagroda Firmy „Be-Te-Ha".

(Srebrna puderniczka)

Zawodniczce, która jadąc na samochodzie wyposażonym w świece marki Bosch osiągnie najlepszą klasyfikację ogólną.

E. PORĘBSKI:
SAMOCHÓD WYCHODZI Z FABRYKI

Książka inż. Porębskiego p. t. „Samochód wychodzi z fabryki", wyjaśnia szczegółowo, w jaki sposób powstaje samochód. Dodać przytem trzeba, że temat został tu ujęty w bardzo interesujący sposób. Książka nie ma formy podręcznika technicznego, lecz jest barwnem i żywem opowiadaniem o pracy w dwóch bodaj że najciekawszych fabrykach wytwórczych w Polsce: Ursusie i Państwowej Wytwórni Samochodów. Wyraziste, piękne opisy sprawiają, że chwilami zdaje się poprostu, iż razem z głównymi postaciami książki zwiedzamy te fabryki. Jesteś więc najpierw w odlewni. Zachwycasz się pięknem roztopionego żelaza, spływającego potężną, ognistą, pryskającą iskrami falą z kopulaka do zbiorników. Podziwiasz piękną, jasną barwę i lekkość stopu glinowego. Oglądasz maszyny do formowania i formy ręczne. Widzisz, jak wlewa się do form roztopiony metal, aby po zastygnięciu przybrał takie kształty, jakie mu chce nadać człowiek. W hali obróbki na zimno części samochodowych, dostarczonych z odlewni i hut, podziwiasz pięknie i dokładnie szlifowane cylindry, wiertarkę, wiercącą w przeciągu minuty w stali otwór głębokości 16 cm; przyglądasz się ze zdumieniem pracy automa-

tycznej tokarki, która bez pomocy rąk ludzkich zakłada i obrabia sama robotę, a gotową odkłada na bok. W laboratorjum badania metali zainteresuje cię pewnie olbrzymi młot pomysłu francuskiego uczonego Charpy, badający wytrzymałość metali na nagłe siły, działające bardzo krótko (np. przy zderzeniu samochodu z przeszkodą), albo prasa hydrauliczna do rozrywania, zgniatania i zginania. W sali, w której dostarczane są do sprawdzenia wszystkie gotowe przedmioty, bardzo ciekawy, choć prosty jest przyrząd do badania ich twardości. Tyle interesujących rzeczy oglądasz wraz z bohaterami książki, Jurkiem i Romką, w fabryce Ursus.

Niemniej ciekawa jest fabryka P. W. S. Tu autor książki wprowadza Cię, Czytelniku, kolejno do hali zimnej obróbki, do hartowni, do sali sprawdzania i wreszcie do montowni samochodów. Z „wycieczki" tej, zarówno jak i z poprzedniej, powracasz pod miłem, przepełniającem dumą wrażeniem, że w fabryce polskiej dbają w wysokim stopniu o doskonałość wyrobów, o to, żeby wszystko wykonane było jak najdokładniej i z jak najlepszego materiału i żeby nabywca mógł mieć do wyrobów polskich głębokie zaufanie. Już na poprzedniej wycieczce w Ursusie dowiedziałeś się, że fabryki polskie badają niektóre z wykonanych przedmiotów przy pomocy promieni Roentgena, dzięki którym można wnikać w głąb materiału i, nie niszcząc przedmiotu, wydawać sąd o jego jednolitości i budowie wewnętrznej. Tutaj w Państwowej Wytwórni Samochodów oglądałeś niezwykle precyzyjne narzędzia, podziwiałeś sprawdziany, pozwalające mierzyć wykonane przedmioty z dokładnością do setnych części milimetra. Widziałeś, jak w dziale rewizji przedmiotów rzemieślnicy badają skrupulatnie koła zębate przy pomocy szkieł powiększających, jak układają je na płytach i oglądają pod światło. Dowiedziałeś się, że niektórych wyrobów nie można używać natychmiast po ich wykonaniu, gdyż muszą one przejść jeszcze przedtem przez okres oczekiwania; zdarzyć się bowiem może, że przedmioty, które bezpośrednio po wykonaniu są idealnie gładkie, po pewnym czasie paczą się i wyginają. Pięknie i ciekawie opisał autor hartownię stali w fabryce P. W. S. Bardzo interesujący również jest opis montowni, a zwłaszcza lakierni.

Jednakże nietylko sama wyrazistość opisów zasługuje tu na uwagę. Autorowi nie o to jedynie chodziło, aby przedstawić czytelnikowi, co się w tych fabrykach robi i jak się robi, ale także o to, aby wyjaśnić, dlaczego tak się robi, a nie inaczej. Każde zjawisko, zachodzace przy wyrobie tych czy innych części samochodowych, wyjaśnione jest tu w sposób poważny i głęboki, chociaż jednocześnie przejrzysty i przystępny. Dużo mamy w tej książce pożytecznych wiadomości z dziedziny fizyki i chemii, wiele ciekawych rzeczy dowiadujemy się o najnowszych zdobyczach techniki, o pracy w laboratoriach i t. d. Wszystkie wiadomości podane są tu w formie pogawędki pomiędzy młodymi Świderskimi, Jurkiem i Romką, a inżynierami i majstrami, pokazującymi im fabrykę. Dzieci zasypują doświadczonych praktyków tysiącami pytań, podobnych do tych, jakie pewnie i niejednemu z Was cisnęły się do głowy i na wszystko otrzymują odpowiedzi jasne i wyczerpujące.

Książka Porębskiego przeznaczona dla młodzieży dorastającej i dorosłej — jest tak ciekawa, że starsi którzy ją czytają zapominają dla kogo została napisana.

Piotr Piotrowski



SAMOCHODY Z SILNIKIEM DWUTAKTOWYM

Silnik dwutaktowy czyli dwusuwowy nie jest nowością. Początkowo używany przy budowie motocykli, z biegiem lat zdobywa sobie zwolenników w dziedzinie samochodów, a nawet wielkie jednostki silników ropowych dla dużych mocy, nie należą już dziś do rzadkości.

Jako przykład rozwiązania samochodu wyposażonego w silnik dwutaktowy — niech nam do naszych rozważań, posłuży wóz D. K. W. który nietylko w Niemczech lecz i w Polsce przyjął się i zdobywa sobie coraz więcej zwolenników.

Zastosowanie silnika dwutaktowego w budowie samochodów, zostało wywołane koniecznością obniżenia kosztów budowy samochodu popularnego, kosztów utrzymania, a co najważniejsze zmniejszenia wydatków na obsługę i naprawę.

Idea stworzenia samochodu taniego dla najszerszych mas, nie jest nowością, na niej oparł swą nieprawdopodobną prokukcję masową Ford i jego naśladowcy, ktorzy zagadnienie to rozwiązują masowością produkcji i tym obniżają koszta własne. Myśl europejska zawsze twórcza i zawsze pionierska, poszła innymi torami. Zamiast zasypywać świat masową produkcją jednego typu, co zmusza nieraz fabrykę do wieloletniego powtarzania tego samego wzoru i niewolniczego trzymania się szablonów by się mogły zmotoryzować — myśl konstruktora europejskiego, wkracza w dziedzinę nowych rozwiązań, poszukiwania najlepszego efektu w nowych założeniach.

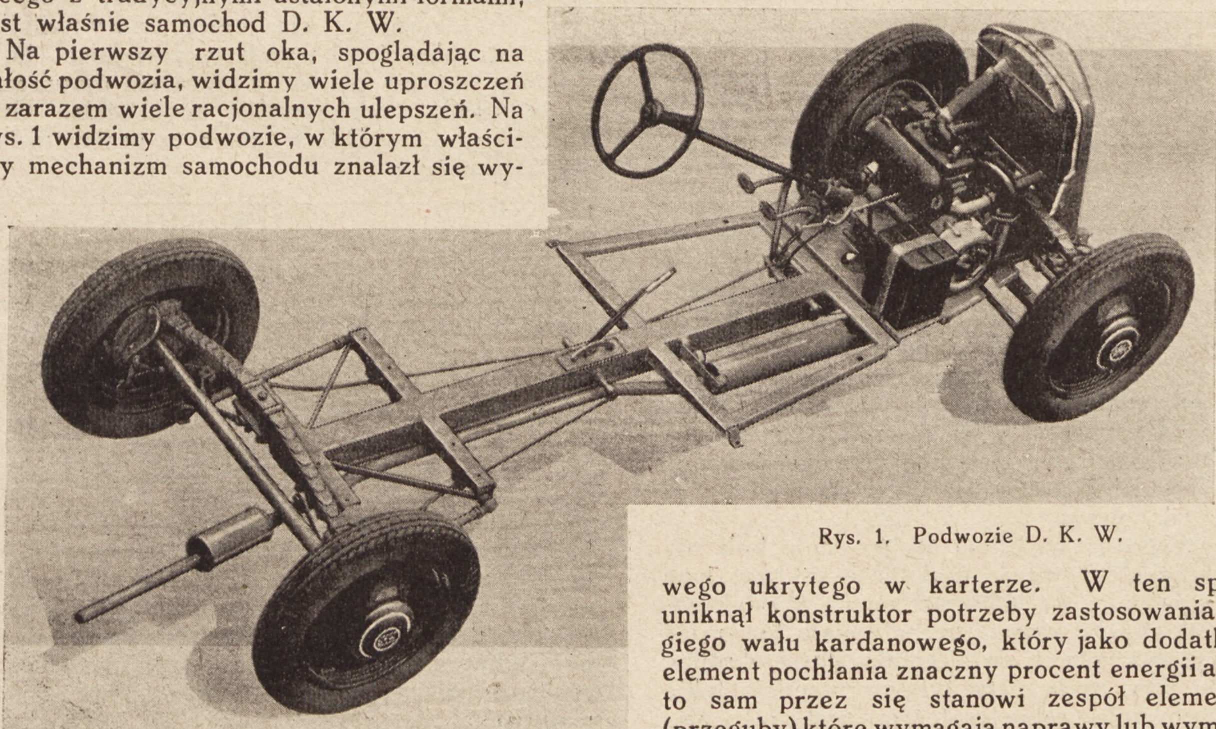
Przykładem takiego rozwiązania, zrywającego z tradycyjnymi ustalonymi formami, jest właśnie samochod D. K. W.

Na pierwszy rzut oka, spoglądając na całość podwozia, widzimy wiele uproszczeń a zarazem wiele racjonalnych ulepszeń. Na rys. 1 widzimy podwozie, w którym właściwy mechanizm samochodu znalazł się wyłącznie na przodzie. Mamy tu silnik, przekładnię biegów, dyferencjał ,napęd na przednie osie, akumulator, rozrusznik, chłodnicę. Posiadacz samochodu, czy kierowca, koncentruje swą uwagę w jednym punkcie, obejmuje okiem, przy czyszczeniu, czy uchem w czasie jazdy, całość mechanizmu i nic nie ujdzie jego uwadze; nie musi szukać i badać stanu części, napędu itp. elementów mechanizmu w innej części podwozia.

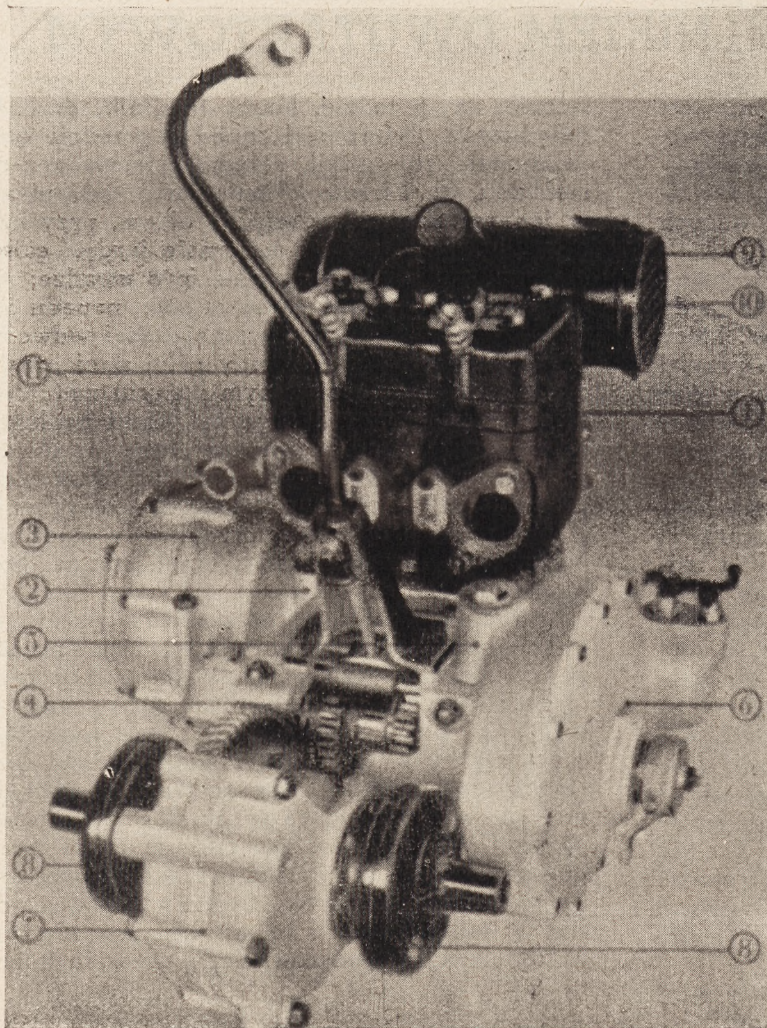
Rama podwozia jest przy całej swej prostocie, lekkości i minimalnym zużyciu materiału, mocna i przy tym elastyczna dzięki podłużnej belce o przekroju odwróconej litery U dużego profilu. Przód i tył samochodu oparte są o poprzeczne pół eliptyczne resory. Dzięki przeniesieniu napędu na koła przednie tylna oś jest niezmiernie prosta i nieskomplikowana konstrukcyjnie.

Oprócz resorów, zastosowano tu amortyzatory dla zwiększenia elastyczności i uchronienia wozu od uderzeń i wstrząsów na gorszych drogach.

Napęd na przednie koła jest godny większej uwagi z wielu względów. Przede wszystkim rzuca się tu w oczy praktyczność małego dwutaktownego silnika, który pozwala na ustawienie go w poprzek ramy w stosunku do jego głównej osi. Już sam ten pomysł wnosi szereg uproszczeń, gdyż pozwala na skoncentrowanie dyferencjału i skrzynki biegu w jedną całość i to w takiej pozycji, że jak widzimy z rys. 2, oś dyferencjału jest równoległą do wału korbowego ukrytego w karterze. W ten sposób uniknął konstruktor potrzeby zastosowania długiego wału kardanowego, który jako dodatkowy element pochłania znaczny procent energii a nadto sam przez się stanowi zespół elementów (przeguby) które wymagają naprawy lub wymiany.



Rys. 1. Podwozie D. K. W.



Rys. 2. Silnik D. K. W.
1 - blok silnika, 2 - karter wału kardanowego, 3 - instalacja elektryczna, 4 - skrzynka biegów, 5 - wlew dla oliwy do skrzynki biegów, 6 - sprzęgło z wolnym kołem, 7 - dyferencjał, 8 - przegub napędowy na przednie koła, 9 - tłumik szmerów ssania, 10 - filtr do powietrza, 11 - dźwignia biegów.

To uproszczenie konstrukcji, kryje w sobie szereg zalet: 1) napęd na przednie koła daje większe bezpieczeństwo posuwania się samochodu na zakrętach, na drodze śliskiej. 2) Straty energii z powodu braku długiej transmisji i wahliwego wału kardanowego są naogół w klasycznych konstrukcjach dość poważne. Dzięki temu uproszczeniu i przeniesieniu napędu na przednią oś silnik mniejszej mocy, daje ten sam skutek co silnik większy w samochodach z wałem kardanowym.

Samochody z napędem na przednie koła nie nie są narażone przy większych szybkościach na zarzucanie, są niewrażliwe na śliskich zakrętach, dzięki czemu można śmiało korzystać z przyśpieszenia i zwiększenia ilości obrotów silnika tam gdzie przy tylnym napędzie takie manewrowanie akceleratorem jest już niebezpieczne.

Przeniesienie całego mechanizmu na front samochodu, daje dalsze możliwości konstrukcyjne bardzo ważne i dogodne dla nabywcy samochodu. Można bowiem lepiej rozmieścić siedzenia, wykorzystać wolne miejsce z tyłu na większy bagażnik.

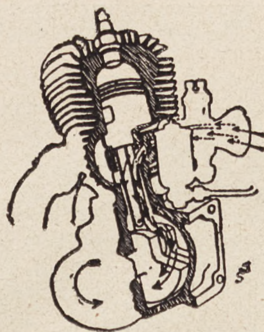
Przejdźmy teraz do samego silnika i całego bloku mechanizmów pomocniczych zamkniętych w jedną estetyczną całość. Blok cylindrowy jest skromny, posiada tylko dwa cylindry co jednak przy dwutakcie odpowiada takiejże mocy silnikowi cztero-cylindrowemu. W ustroju silnika dwu-suwowego mamy tylko 5 elementów ruchomych: wał wykorbiony, dwa tłoki i dwa korbowody. W silniku czterotaktowym, cztero - cylindrowym tych części wirujących i oscylujących musimy mieć 40. Wyższość konstrukcji silnika dwusuwowego, kryje się więc w mniejszej ilości części pracujących, zużywających pewien % energji i podlegających naprawie i wymianie.

Z lewej strony karteru widzimy dynamo-starter z prawej ukryte sprzęgło, na froncie dyferencjał.

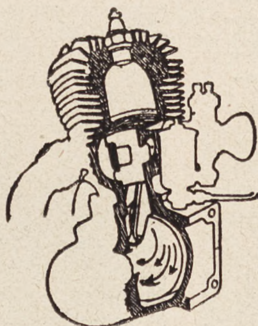
Żadne jednak argumenty, nie potrafią przekonać współczesnego człowieka, jeśli nie będą oparte o cyfry. W powodzi różnych marek samochodowych można się jedynie wówczas połapać, jeśli porówna się cyfry mocy silnika, ilość jego obrotów i wymiary zasadnicze tłoka i skoku, zużycie paliwa z ciężarem poruszanego wehikułu i maksymalną szybkością. Otóż dla samochodów D.K.W. dane te przedstawiają się następująco:

Dane techniczne	Wymiary i cyfry dla typu	
	Normalnego	Specjalnego
Średnica tłoka i skok	74 × 68 mm	76 × 76 mm
Objętość w cm³	580	684
Moc w K. M.	18	20
Stopień sprężania	1 : 5,9	1 : 5,9
Ciężar wozu 4-ro miejscowego	650 kg	770 kg
Maksymalna szybkość	80-85 km/godz.	85 - 90
Zużycie benzyny na 100 km	5½-6½ litrów	6 - 7

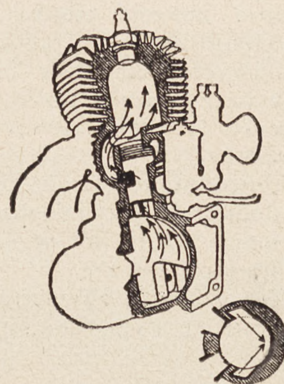
Ostatnie swe uwagi poświęcamy silnikowi, by podkreślić stałe usiłowania zakładów D.K.W. w kierunku ulepszania najistotniejszej części mechanizmu samochodowego. Silnik dwusuwowy jest przekonstruowany i opatentowany przez Dr. Schnürla ze Stutgartu. Jego zasadniczą cechą różniącą go od silników zwyczajnych pracujących na zasadzie dwutaktu, jest zastosowanie gładkiego tłoka, zamiast tłoka o denku



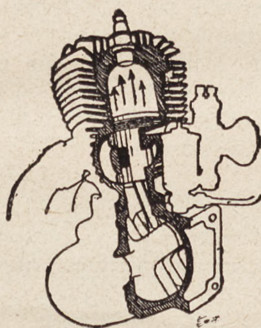
Rys. 3. Ssanie świeżej mieszanki do karteru wału korbowego, tłok idzie zdołu do góry.



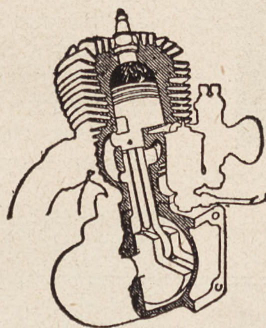
Rys. 4. Wstępne sprężanie świeżej mieszanki w karterze wału korbowego, tłok idzie zgóry na dół.



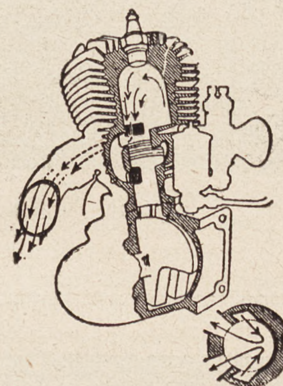
Rys. 5. Tłok górnym swym biegiem otwiera obydwa kanały przelotowe. Świeża mieszanka dopływa do komory spalinowej.



Rys. 6. Sprężanie mieszanki w komorze spalinowej. Tłok idzie do góry.



Rys. 7. Bezpośrednio przed osiągnięciem górnego martwego punktu przez tłok następuje zapłon i wybuch.



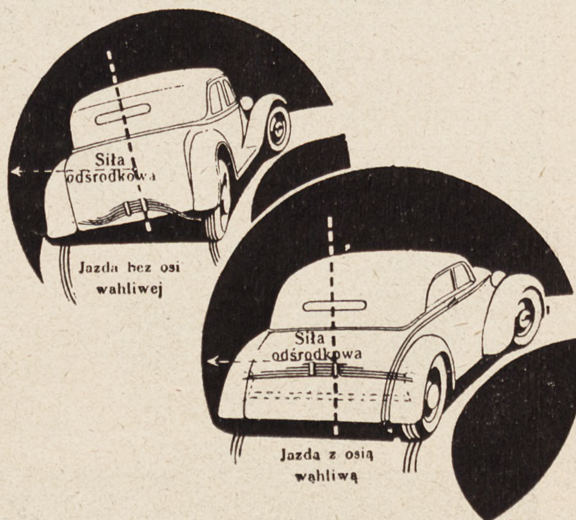
Rys. 8. Górny brzeg tłoka otwiera kanały wydechowe przed kanałami przelotowymi. Gazy spalinowe uchodzą do rury wydechowej.

z typowym grzbietem. W innych silnikach dwusuwowych rola takiego grzbietu jest niezmiernie ważna, gdy dzięki niemu skierowuje się gazy świeże w chwili wlotu ku górze i wypiera się resztki spalin uchodzących z przeciwległej strony tłoka. W tym silniku D. K. W. tłoki są gładkie bez wgłębień szufelkowych i środkowego grzbietu, lecz za to gazy sprężonej mieszanki są doprowadzane w inny sposób a mianowicie stycznie do cylindra i to z dwu stron naprzeciwko siebie, tak, że następują w cylindrze wiry — które wyrzucają świeżą mieszankę ku górze.

Istoty działania dwutaktu, powtarzać nie będziemy, jako zbyt znanej, zresztą załączone rysunki 3 — 8 ilustrują najlepiej wprowadzone ulepszenia przez D.K.W. a zarazem przypominają działanie dwutaktu. Najciekawszy moment można zauważyć na ry. 5 i 8 gdzie pokazane są kierunki wirów gazów wchodzących (rys. 5) i gazów spalinowych (rys. 8).

Liczne doświadczenia przeprowadzone na wielu raidach wykazały niezbicie wytrzymałość i niezawodność silników dwusuwowych D.K.W.

Silniki te nie wykonywują więcej niż 3400 obrotów na minutę. Takie ilości obrotów nie mają większego znaczenia i nie wpływają na

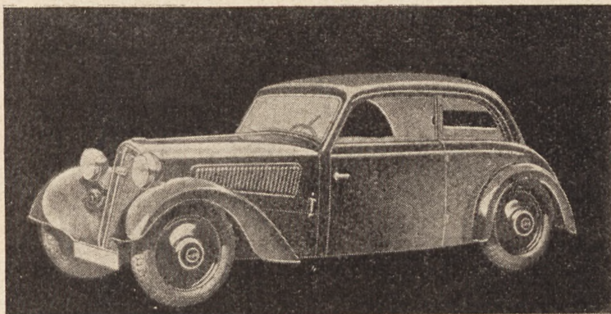


Rys. 9. Zachowanie się wozu na zakrętach. D. K. W. przechyla się bardzo nieznacznie.

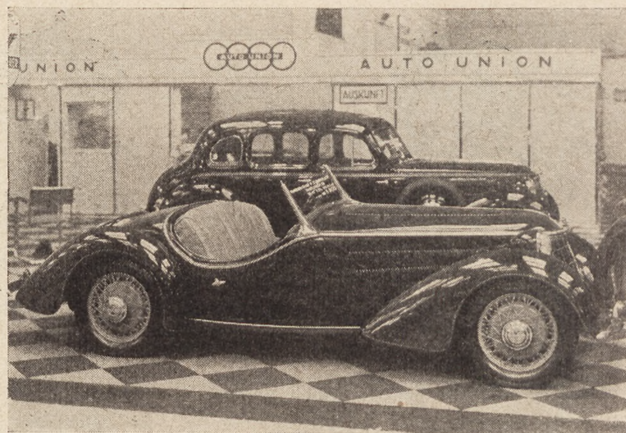
szybsze zużycie silnika, gdyż jak przedtym nadmieniliśmy, nie posiadają one tego rodzaju wrażliwych elementów jak zawory, dźwigienki popychaczy, wału noskowego itp. części ulegających tym łatwiejszemu zużyciu, im większe są obroty.

Udowodnione też zostało małe zużycie paliwa. Na konkursie trzydziestodniowej jazdy bez zatrzymania D. K. W. wykazał zużycie benzyny 6,8 litra na sto km.

Różnorodność zewnętrznego wykonania i wewnętrznego wyposażenia samochodów D. K. W.



Rys. 10. Widok D. K. W.



Rys. 11. Samochód Wanderer z kompresorem.

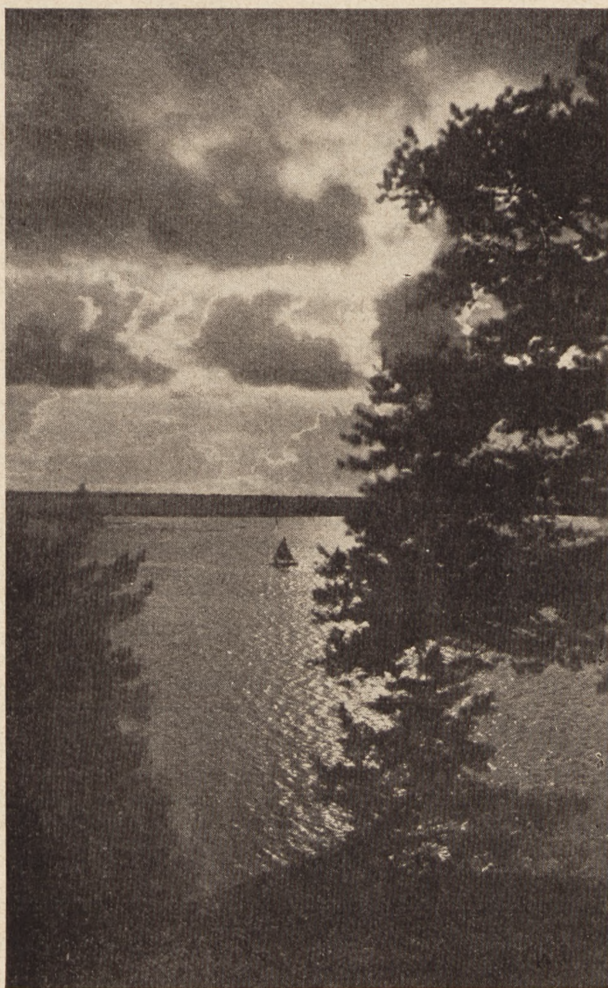
jest bardzo znaczna. Fabryka nie zasklepia się w jednym szablonowym typie wyrabianym masowo i nawet w jednym kolorze jak to niegdyś wprowadził Ford. Można tu brać sobie dowolne zewnętrzne wykończenie, oraz wiele odmian dwu lub cztero-osobowych.

J. R.

WYCIECZKA SAMOCHODAMI DO AUGUSTOWA

Wycieczka do Augustowa od dawna zapowiadana, zgromadziła mimo ulewnego deszczu w pierwszym dniu 13 samochodów z pełnymi niemal załogami. Uczestnicy wycieczki przywieźli pokaźne grono swych najbliższych, krewnych i znajomych, co ogromnie ożywiło wspaniały lakal Wojskowego Yacht Klubu w Augustowie. Przy wspólnej kolacji opowiadano sobie szczegóły dość poważnego skoku z Warszawy względnie z Łodzi do położonego na północy Polski Augustowa.

Jakkolwiek zapadał już wieczór gdy wszystkie samochody znalazły się w punkcie zbornym przed Yacht Klubem, liczne towarzystwo żądne widoków jeziora zgromadziło się po kolacji na platformie Klubu na brzegu jeziora i podziwiano bajeczną grę świateł łaskawie rozchmurzonego po całodziennej ulewie nieba. Dyskutowano nad programem następnego dnia, niektórzy pasjonowali się szczegółami, ułożonych przez inż. Marka figur gymkhany.



Widok Jeziora Augustowskiego.



W słoneczny dzień na jeziorze.

Pomysł był bardzo dobry. Zamiast niszczyć maszyny w wyścigu, mieli kierowcy pokazać swą zręczność w manewrowaniu, nieraz zbyt ciężkimi i zbyt mało obrotnymi wozami.

Następnego dnia na dużym boisku sportowym rozstawiono słupki graniczne, przeciągnięto linki i zaproszono uczestników do popisów. Najwięcej wesołości wśród licznie zgromadzonych letników i wycieczkowiczów, wywoływały manewry z uchwyceniem szklanki w czasie jazdy i ustawienie jej na następnym słupku, możliwie w najkrótszym czasie. Do trudnych ćwiczeń jakokazało się, należy zadanie ustawienia maszyny w wąskiej zagrodzie wyobrażającej boks ciasnego garażu.

Gymkhana była tak interesująca, że wielu z uczestników, postanowiło po raidzie niektóre figury przećwiczyć na ewentualną przyszłość. Okazało się, że nawet wielokrotni zdobywcy pierwszych nagród na wielkich raidach albo nie mogli sobie dać radę z tymi, jak się napozór wydawało łatwymi zadaniami.

Zwycięstwo w tym turnieju zręczności uzyskał inż. Tadeusz Marek, gorąco oklaskiwany już przy pierwszych próbach, które wypadły nadspodziewanie sprawnie i najlepszym czasie.

Po gymkhanie wobec niepewnej pogody i drobnego deszczyku, część towarzystwa zrezygnowała z wycieczki po jeziorze, wybierając dalszą wycieczkę samochodami do jezior Wigry w okolicy Suwałk. Lecz i tu nie udało się uniknąć deszczu, który spędził licznych wycieczkowiczów do sali schroniska. Przepiękne widoki, rozległe i zapewne mieniące się barwami w słońcu jezioro, naszym oczom ukazało się smutne i zapłakane. Nasyciwszy wzrok widokiem tak obcym mieszkańcom stolicy, przed nadchodzącym zmrokiem wystartowaliśmy do Warszawy.



Przed zachodem słońca.

Mimo niepogody raid do Augustowa pozostawił wszystkim miłe wspomnienie. Możliwość oderwania się pod koniec tygodnia w głąb Polski w okolicę tak piękną jak Augustów i Su-



Plakieta wydawana uczestnikom raidu do Augustowa.

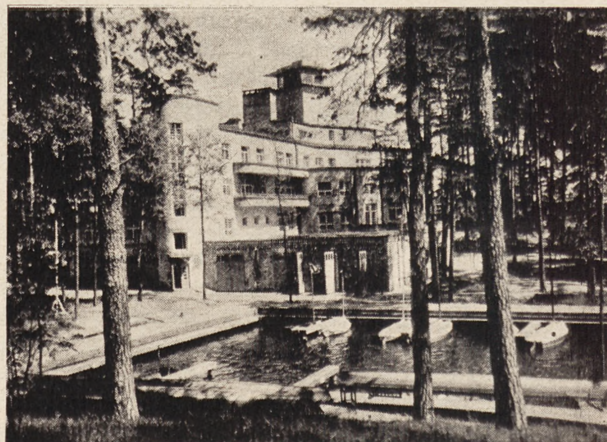
walszczyzna, dla niektórych po raz pierwszy poznana, ma doniosłe znaczenie i organizatorom tej wycieczki należy się serdeczne podziękowanie.

Posiadaczom samochodów a mianowicie:

1. Adw. Albrecht, Łódź
2. Briesemeister Stanisław, Warszawa
3. Dyr. Hirszowski Alfred, Winnica p/Jabłonną
4. Dyr. Kamiński Zdzisław, Warszawa
5. Inż. Marek Tadeusz, „
6. Inż. Porębski Eugeniusz, „
7. Inż. Richter Herman „
8. Rozenblat Mieczysław, Łódź
9. Rozenblat Tadeusz, „
10. Rozenblat Jerzy, „
11. Min. Świtalski Ferdynand, Warszawa
12. Siedlecki Krzysztof „
13. Dyr. Wygard Aleksander „

wręczono plakiety pamiątkowe za udział w wycieczce, zaś P. inż. Markowi pamiątkowy album z widokami Augustowa za najlepsze wyniki w Gymkhanie.

Uczestnik



Wspaniały budynek Wojskowego Yacht Klubu w Augustowie.



Z OSTATNIEJ CHWILI

W czasie druku regulaminu zostały nadesłane do Sekretariatu P. T. K. dalsze nagrody na Zjazd do Zaleszczyk.

1). Pan Wojewoda Tarnopolski funduje specjalną nagrodę dla uczestnika Zjazdu, automobilisty lub motocyklisty, który przejedzie w Zjeździe największą ilość kilometrów i odwiedzi w czasie trwania imprezy miasto Tarnopol. Zwiedzanie musi trwać najmniej 30 minut co winno być potwierdzone przez jedną z władz uprawnionych regulaminowo do potwierdzania meldunków.

2). Firma „Karpaty" funduje trzy nagrody w postaci smarów firmy „Karpaty" dla zawodników, którzy uzyskają kolejną najlepszą punktację ogólną w Zjeździe i wykażą się dokumentami stwierdzającymi używanie w czasie trwania Zjazdu benzyny oraz smarów „Karpaty". Pierwsza nagroda 10 l. oleju, II nagroda 6 l. oleju i III nagroda 4 l. oleju.

Uwaga motocykliści! Kierownictwo Zjazdu podaje do wiadomości, że w Zjeździe Gwiaździstym do Zaleszczyk mogą brać udział jedynie motocykliści członkowie P.T.K. oraz motocykliści nie zrzeszeni w Polskim Związku Motocyklowym.

TOURING

OFFICIAL JOURNAL OF THE POLISH TOURING CLUB

MONTHLY REVIEW

WARSAW SEPTEMBER — 1937 2nd (XII) YEAR Nr. 9

A FEW WORDS ABOUT GDYNIA

It is no wonder that all Poles like to talk about Gdynia. We are all so proud of that town. With the exception of children we all remember Gdynia as a small fishing village full of cottages; we have still before our eyes the narrow Cashoubian fields and green meadows crowded with pasturing goats.

Then comes the year 1922 and Gdynia owing to its geographical and natural conditions is chosen for the work connected with the building of a great Polish Port. Originally all Poland's foreign trade was directed through the port of Danzig but after Poland gained her Independence the changes of political and economic nature created new and different trade relations thus facing Poland with a problem of having her own commercial organization for overseas trade. The construction of the Harbour in accordance with the plans prepared by the Ministry of Industry and Commerce was executed by the Franco-Polish Consortium.

The Polish Minister of Industry and Commerce proclaimed that the Poland's maritime problem was one of her most important problems. This becomes obvious when we consider that 77 percent (65% of value) of the total Polish foreign trade is sea-borne. According to the volume of trade taken care of, Gdynia and Danzig rank third in Europe after Hamburg and Rotterdam. Gdynia's share in Polish goods transports is increasing constantly, although its progress did not remain unaffected by the recent business depression.

Traffic at the port of Gdynia in 1936 included 9,818 ships of a total tonnage of 9,815, 184 tons compared with 9,550 ships of 9,124,260 tons in 1935. 46.3 percent of the total Polish foreign trade in 1936 went through Gdynia (7,420,000 net registered tons). The most important export article of the port of Gdynia is coal, shipments of this commodity in 1936 having amounted to 5,307,186 tons (68.5 percent of the total). Considerable amounts of Polish timber as well as live animals and animal products are also exported trough Gdynia.

Gdynia's participation in the exports anounted to 50,9 percent in 1936. The most important articles of Gdynia's incoming cargo are: raw cotton, scrap iron, iron ores, and herrings.

In spite of a considerable development of the Polish Merchant Marine (96,000 gross registered tons) Poland still pays about 120 million zlotys annually to other countries for shipping service. Owing to the lack of available private funds 90 percent of the capital invested in Polish ships were provided by the State Treasury. Hopes are entertained, however, that in view of the present economic revival and with the help of private capital, — tonnage will increase materially.

Gdynia is also an important passenger port, linked with the outside world by fifteen regular steamship lines. The number of passengers carried in 1936 amounted to 47,199. The opening of direct communication with the ports of South America which considerably facilitates emigration to that part of the world, was an outstanding event in 1936.

Gdynia's significance as the home of the Polish fishing industry will in all probability continue to increase.

Gdynia's quick progress — a natural outcome of Polish national economy — has been facilitated by the special care and protection extended to this port by the Polish Government in the form of credits, investments and special tax privileges to the building industry, industrial and commercial enterprises located within the town. The projected construcion of the waterway connecting Gdynia with Silesia, which forms part of the official investments plan, will unquestionably further contribute toward the development of the city, by providing cheap means of communication for the transport of bulky commodities.

Apart from developing into the most important commercial centre of Poland, Gdynia is also becoming a large holiday resort. The land around the town is hilly and covered with wonderful pine and beech woods coming right down to the coast. It has furthermore, a beautiful long sandy beach. The bathing season lasts from the beginning of June until October lst.

It is wonderful to walk through that great town with large, modern public buildings and shops, with wide streets, well paved and well lighted. and to think that only 15 years ago it was but a primitive place not being worth while mentioning. *W. K.*

W Białymstoku została otwarta Delegatura Polskiego Touring Klubu w lokalu przy ulicy Św. Rocha 3/4. Nowowstępujący członkowie oraz mieszkańcy Białegostoku i okolic mogą się zwracać listownie lub osobiście do Delegatury w sprawach samochodowych i turystycznych.

KRONIKA

Z TYGODNIA GÓR

Pawilon wystawowy Ligi Drogowej w Wiśle

Dzięki pomocy pieniężnej Wydziału Turystyki Ministerstwa Komunikacji Zarząd Główny Ligi Drogowej urządził w okresie „Tygodnia Gór", t. j. od 15 — 22 b. m. pawilon w parku wystawowym w Wiśle, rozmieszczając w nim eksponaty, przedstawiające znaczenie dobrych dróg dla kraju, konieczność ulepszania dróg gminnych, drogę karpacką turystyczną w obecnym i przyszłym jej stanie, a obok pawilonu przepisy ruchu na drogach w obrazach.

Otwarcia pawilonu dokonał p. Wiceminister inż. A. Bobkowski w towarzystwie Dowódcy O. K. Nr. V. p. Generała Narbut-Łuczyńskiego, p. Wojewody Grażyńskiego, całego Komitetu „Tygodnia Gór" i zaproszonych osób.

W ciągu „Tygodnia Gór" zwiedziło pawilon przeszło 50 tysięcy osób. Zwiedzający otrzymywali propagandowe ulotki i broszury.

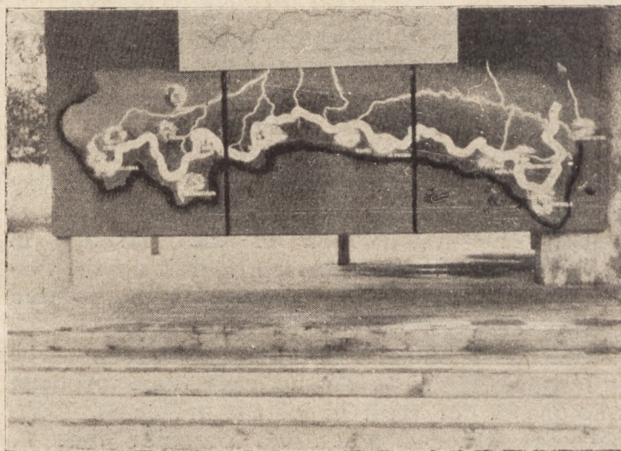


Pawilon Ligi Drogowej w Wiśle w czasie „Tygodnia Gór".

Winobranie w Zaleszczykach — 66% zniżki kolejowej

W czasie od 16 — 30 września odbędzie się w Zaleszczykach doroczny obchód „Winobrania", zapowiadający się bieżącym roku bardzo interesująco. Na całość obchodu złożą się, poza defiladą grup regianalnych oraz pokazem tańców i chórów ludowych, różne imprezy o charakterze ogólno-polskim, jak np. zawody kajakowe i pływackie, raid samochodowy i zawody konne. Pozatym urządzony zostanie szereg wystaw oraz zorganizowane będą liczne wycieczki w piękne okolice Zaleszczyk.

Sprzedaż kart uczestnictwa, upoważniających do 66% zniżki kolejowej, Liga Popierania Turystyki powierzyła biurom podróży: Orbis, Francopol i Wagon Lis/Cook, oraz kioskom „Ruchu".



Pawilon Ligi Drogowej „Droga karpacka turystyczna".

TREŚĆ ZESZYTU:

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 5.
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04. P. K. O. konto Nr. 12563.
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring" 50 gr.
Prenumerata: roczna zł. 6.—, półrocznie zł. 3.—
Członkowie Polskiego Touring Klubu otrzymują „Touring" bezpłatnie.

Wydawca: Polski Touring Klub. *Redaktor:* Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu.

Drukarnia Oświatowa, Sp. z ogr. odp., Warszawa, Żelazna 93, tel. 11-86-88.